

und Stände abhängig bleibe. Es wird die Deputation auf einen dieß bezweckenden Antrag weiter unten zurückkommen.

#### Zu b. und c.

Die Regierung hat in der Vorlage die wesentlichsten Gründe, welche für eine Bahn Zwickau-Chemnitz und für eine solche Chemnitz-Riesa sprechen, auseinandergesetzt, selbst aber sich nicht für die eine oder andere Richtung erklärt und darüber zunächst die gutachtliche Äußerung der Stände verlangt.

Die Linie Zwickau-Chemnitz geht von Zwickau über Glauchau, nahe Hohenstein vorüber, über Lungwitz, Reichenbrand nach Chemnitz. Ihre Länge beträgt 6 Meilen, der Kostenvoranschlag dafür

bei einfachem Gleise 2,500,000 Thaler,  
bei doppeltem = 3,000,000 =

in runden Summen. Der Reinertrag ist abgeschätzt bei dem Anlagekapital von 3,000,000 Thalern auf 121,049 Thaler 7 ngr. 5 pf. oder  $4\frac{1}{3}\%$  Procent pro anno.

Die Linie Riesa-Chemnitz geht von Riesa über Seerhausen, Stauchitz, in geringer Entfernung zwischen Lommaßsch und Mügeln, über Döbeln, Hartha, zwischen Geringswalda und Waldheim hindurch, über Mittweida nach Chemnitz. Die Länge beträgt  $9\frac{1}{2}$  Meilen, die Anlagekosten sind berechnet

bei einfachem Gleise  
zu 3,260,000 Thalern,  
bei doppeltem Gleise  
zu 4,000,000 Thalern,

in runden Summen. Der Reinertrag ist abgeschätzt bei dem Anlagekapital von 4,000,000 Thalern auf 204,716 Thlr. 15 ngr. oder  $5\frac{1}{10}\%$  Procent pro anno.

Zu Berechnung der Anlagekosten sind durchgängig die Erfahrungen bei dem Baue der leipzig-dresdner Eisenbahn zum Grunde gelegt; die berechneten Netto-Erträge beruhen auf den Verkehrsermittlungen in den Jahren 1835, und was den Personenverkehr anlangt, auf einen Zuwachs, wie er sich im Verhältnisse zu der Zahl der Adjacenten (nicht der Bewohner beider Hauptstädte) auf der leipzig-dresdner Bahn herausgestellt hat. Die Frachtsätze für den Gütertransport scheinen der Deputation jedoch zu hoch angenommen zu sein. Rücksichtlich der Kostenvoranschläge ist zu bemerken: daß man seit der Zeit, zu welcher sie aufgestellt wurden, manche Erfahrungen im Eisenbahnbaue gemacht hat, welche Ersparnisse bezwecken, und daß die Schienen seitdem wesentlich wohlfeiler geworden sind.

Die Linie Zwickau-Chemnitz begreift einen bedeutenden, mit einer Summe von 215,000 Thaler veranschlagten Tunnelbau in sich. Bei der Unzuverlässigkeit in Veranschlagung derartiger Arbeiten scheint vergleichsweise der summarische Voranschlag für den Tract Chemnitz-Riesa zuverlässiger, als der für den Tract Chemnitz-Zwickau. Bei ersterem ist nächst dem eine Steinkohlenfracht noch gar nicht in Anschlag gebracht; es läßt sich aber annehmen, daß, wenn die Bahn Zwickau-Chemnitz nicht gebaut wird, das Erzgebirge einen großen Theil seines ansehnlichen Steinkohlenbedarfs auf der Linie Riesa-Chemnitz aus den Steinkohlengruben bei Pottschappel beziehen werde, die nach eingezogenen Erkundigungen, je nach dem Wasserstande der Elbe, den dresdner Schefel für  $1\frac{1}{2}$  bis 2 ngr. von den Gruben bis an den riesaer Bahnhof liefern. Hiernach scheint auch rücksichtlich des pecuniären Nutzeffectes der Voranschlag Chemnitz-Riesa sicherer zu sein, als der Chemnitz-Zwickau.

Die Deputation hat weiter oben auseinander zu setzen sich bemüht, welche Zwecke bei Erbauung von inneren Verbindungsbahnen zunächst in's Auge zu fassen sind. Bei der Wahl zwischen den hier in Frage kommenden Linien muß demnach die Erörterung entscheiden, welche, im Verhältnisse der dafür zu bringenden Opfer, jenen Zwecken am meisten entspricht.

Die Linie Zwickau-Chemnitz sichert direct die Verbindung des Erzgebirges mit dem Voigtlande, Baiern und dem südwestlichen Deutschland, ferner, wenn auch auf einigem Umwege, die Verbindung mit Leipzig und dem nördlichen und nordöstlichen Deutschland, sie sichert ferner den inneren Verkehr des Erzgebirges mit dem Voigtlande und den dichtbevölkerten schönburgischen Herrschaften, so wie dem Herzogthume Sachsen-Altenburg, sie bringt endlich das Erzgebirge in directe Verbindung mit den wichtigen zwickauer Steinkohlenlagern. Sie schließt dagegen aus die Verbindung mit der oberlausitz-schlesischen Bahn, mit dem österreichischen Eisenbahnsystem, mit Dresden, da, wie ein Blick auf die Karte lehrt, der Umweg dahin über Zwickau und Leipzig viel zu groß sein würde; sie schließt endlich die wichtige Verbindung mit der Elbe aus.

Die Linie Riesa-Chemnitz gewährt für den ganzen wichtigen Verkehr mit Leipzig und dem nördlichen Deutschland beinahe genau dieselben Vortheile, als erstere Linie, da die Differenz in der Entfernung zwischen Chemnitz und Leipzig nur  $\frac{1}{2}$  Meile beträgt, sie sichert aber ferner noch dem Erzgebirge die für den Bezug seiner Rohproducte so höchst wichtige directe Verbindung mit der Elbe, ferner die Verbindung mit Dresden, mit den österreichischen Staaten und Triest, mit der sächsisch-schlesischen Eisenbahn. Sie gewährt endlich dem Erzgebirge und der getreidereichsten Gegend Sachsens, eine für beide Theile hochwichtige Verbindung, indem sie dem ersteren leichteren Bezug seines Bedarfs an Cerealien, letzterem leichteren Abzug seiner Producte sichert. Sie gewährt dem Erzgebirge die Füglichkeit, Steinkohlen aus den pottschappler Gruben zu beziehen; sie befördert einen Binnenverkehr auf einer Linie, die ausgedehnter, als die Chemnitz-Zwickauer, gleichfalls sehr bevölkert, und von jeder Eisenbahnverbindung jetzt mehr oder weniger ausgeschlossen ist. Sie kostet 1 Million Thaler mehr, als die Linie Zwickau-Chemnitz, verspricht aber, nach einem Voranschlag, der der Deputation, wie oben bemerkt, mehr Anspruch auf Sicherheit in sich zu tragen scheint, einen um mehr als 1 Procent, oder mehr als den vierten Theil höheren Ertrag.

Sie schließt dagegen aus: den Verkehr nach dem Voigtlande, nach Baiern und dem südlichen Deutschland und die Kohlenzufuhr aus den zwickauer Gruben. Es beträgt inzwischen die Chausseeverbindung zwischen Chemnitz und Zwickau und der sächsisch-baierischen Bahn nur 4 Meilen.

Für die Wahl des Tractes Riesa-Chemnitz, falls die ganze Linie Zwickau-Riesa nicht gebaut werden könne, sind Petitionen theils an die zweite Kammer, theils an die Ständeversammlung eingegangen:

- 1) von dem Directorium der erzgebirgischen Eisenbahngesellschaft;
- 2) von dem Stadtrathe zu Frankenberg;
- 3) von dem Stadtrathe und den Stadtverordneten zu Annaberg;
- 4) von dem Stadtrathe zu Hartha;
- 5) von sechs Fabrikhäusern, J. G. Backofen und Consorten zu Mittweida;
- 6) von dem Stadtrathe zu Stollberg;